

Mendig - New York - Oklahoma Trip2 (V5.0)

Flug erstellt am 12.02.2020 (Geändert 10.02.2025 auf V5.0, Mooney Bravo eingebaut und Wetter optimiert.)

Diese Mission funktioniert nur mit P3dV4.

Für P3dV5 und P3dV6 lade hier die passende Version herunter:

<https://www.andi20.ch/p3d>

Geschätzte Flugdauer mit AN2 6h (48h alle 8 Trips)

Die An2 fliegt mit 100, die Mooney mit 160 KIAS, also sind alle Zeitangaben um den Faktor 1,6 kürzer.

Schwierigkeitsgrad leicht - schwer (mit - ohne Hilfe)

Aufgabe: Fliege von Mendig (Deutschland) nach Oklahoma (USA).

Einleitung

Dies ist der nachgestellte Flug des "Steel Buddy" Michael, von Mendig nach New York und weiter nach Oklahoma, mit dem alten Doppeldecker An2.

Weil die AN2 nicht mehr zu kaufen ist, hier die alternative Version mit der Mooney.

Wer noch einen P3dV4 besitzt und die AN2 gekauft hat, kann unter dieser Adresse eine AN2-taugliche Version herunterladen:

<https://www.andi20.ch/p3d>

Damit trotzdem etwas AN2-Feeling übrig bleibt, lasse ich die Hilfstexte und Bilder für die AN2 bestehen.

Anpassungen und Neuerungen in dieser Version:

1) Treibstoff nachpumpen:

- Die Mooney Acclaim fliegt mit 18% Treibstoff die gleiche Strecke, wie die An2 mit 90%.

Damit ihr dennoch in den Genuss des "Treibstoff nachpumpen" kommt, startet die Mooney Acclaim mit 28% Treibstoff.

- Die Mooney Bravo verbraucht 70% Treibstoff, für die gleiche Strecke wie die AN2 mit 90%.

2) Weil die Mooney Acclaim nicht sehr realistisch simuliert wird, habe ich als alternatives Flugzeug die Mooney Bravo eingefügt.

- Bei der Acclaim hat die Gemisch-Einstellung keinen Einfluss auf die Motorleistung, egal welche Flughöhe, das Gemisch kann zwischen 6 und 100% beliebig eingestellt werden.

- Der Treibstoffverbrauch ist viel zu gering: Voll beladen und mit 100% Treibstoff fliegt die Acclaim locker von Paris nach New York (3150nm) und hat noch mehr als 4% Treibstoff im Tank, was für weitere 150nm reicht. Laut Datenblatt sind nur 1400nm möglich.

3) AN2 hatte weder Autopilot, noch GPS:

Die Mooney hat beides. Die Nutzung erleichtert den Flug, kann aber zu Problemen führen, wenn z.B. GPS woanders hinsteuert, als die Flugsicherung vorgibt.

4) Überhitzungsprobleme, und andere Dinge, welche nur bei AN2 auftauchen:

Überhitzungsprobleme usw. gibt's nicht.

- Für die Mooney Bravo habe ich „künstlich“ ein

Überhitzungsproblem eingebaut:

Fliegt man längere Zeit mit 100% Leistung, und/oder mit 100% Propellerdrehzahl und die Kühlluftklappen sind geschlossen, tritt ein Öl-Leck auf. In diesem Falle hat man bis zu 50 Minuten Zeit, irgendwo notzulanden, den Motor zu reparieren und weiterzufliegen.

- Der Flug mit der Mooney Acclaim ist unverändert, es tritt kein Problem auf.

5) Jetzt kann man den Flug mit der Mooney Bravo etwas realistischer nachfliegen.

Ignoriere Angaben zu Leistung, Geschwindigkeit und Klappenstellung, die gelten nur für die AN2.

- Fliege mit Höchstgeschwindigkeit, ca. 165 Knoten und passe bei der Mooney Bravo das Gemisch je nach Flughöhe passend an.

- Denke bei der Mooney Bravo daran, die Kühlluftklappen zu öffnen, wenn du volle Leistung und/oder Propellerdrehzahl einstellst.

Allgemeine Infos

Michael hat in der Antonov Zusatz-Tank's eingebaut, diesen zusätzlichen Treibstoff muss man bei Bedarf von Hand in die Treibstoff-Tanks füllen.

Ich habe die AN2 für diesen Flug etwas "umgebaut", sprich den Schalter für das "TaxiLicht" so angepasst, dass dieser Schalter nun Treibstoff Nachtanken auslöst.

Tanke am besten gleich mehrere Reservetanks, wenn der Treibstoff unter 10% ist.

Hier die wichtigsten Instrumente der An2 inkl. TaxiLicht:



Das TaxiLight der Mooney ist über Kopf:
Acclaimc Bravo



Infos zu Mooney Bravo

Übersicht:



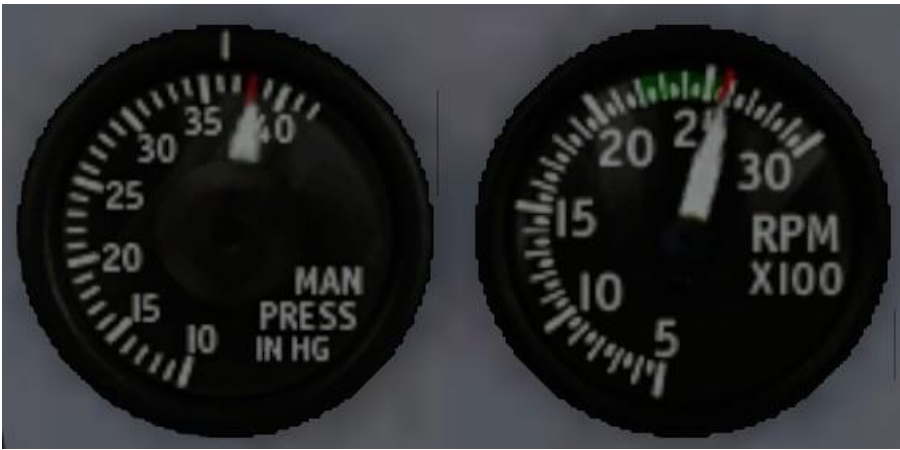
Im Steigflug muss das Gemisch korrekt eingestellt werden. Die FuelFlow-Anzeige hilft dir dabei. Je höher der FuelFlow-Wert, desto optimaler die Gemisch-Einstellung.



Bei Start und Steigflug wird normalerweise mit maximaler Leistung und Propellerdrehzahl geflogen.

Leistung 100%

Propeller 100%



Für den Reiseflug reduziert man Propellerdrehzahl in den grünen Bereich und reduziert die Leistung.

Leistung 90%

Propeller 90%



Damit der Motor nicht überhitzt, öffne die Kühlluftklappen.



Die Tankanzeige der Mooney Bravo ist nach demselben „Panik-Prinzip“ aufgebaut, wie man es vom Auto kennt: Zeigt die Nadel in den roten Bereich, suggeriert es Treibstoffmangel, obwohl man noch reichlich Treibstoff im Tank hat.

Hier die Tankfüllung, bei entsprechender Anzeige:

30%

20%



15%



10%



Wenn die Nadel am linken Anschlag ist, sind noch 10% im Tank.
Es reicht also, wenn man Nachtankt, sobald die Nadel das „E“ berührt.

Infos zu Trip 2

Trip 2 geht von Schottland nach Island.
Dieser Flug geht rund 5h über Wasser.
Du startest bei schönem Wetter, in Island ist das Wetter sehr wechselhaft.

Start des Fluges

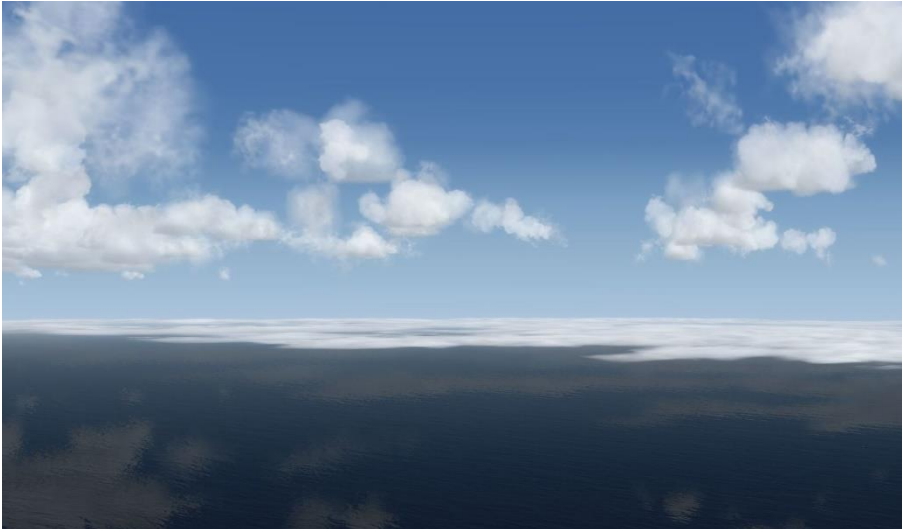
Trip 2: Wick (EGPC) - Reykjavik (BIRK) 638nm

Nach einer kurzen Nacht, startet dieser Flug schon früh morgens (9h Ortszeit, 8h GTM). Das Wetter ist gut.
Du stehst in Wick auf Startbahn 31. Starte, steige auf 4000Fuss und fliege Steuerkurs 310.

Kurz nach dem Start verlässt du Schottland. Ab nun wirst ca. 5h nur Wasser sehen. Trimme das Flugzeug gut aus, bevor du auf 16x oder 32x - Speed gehst.



Nach etwa 3,5h fliegst du auf eine Wetterfront zu.



Plötzlich hast du null Sicht.



Oben: Flusi-Sicht Unten: Original-Sicht Steel Buddies



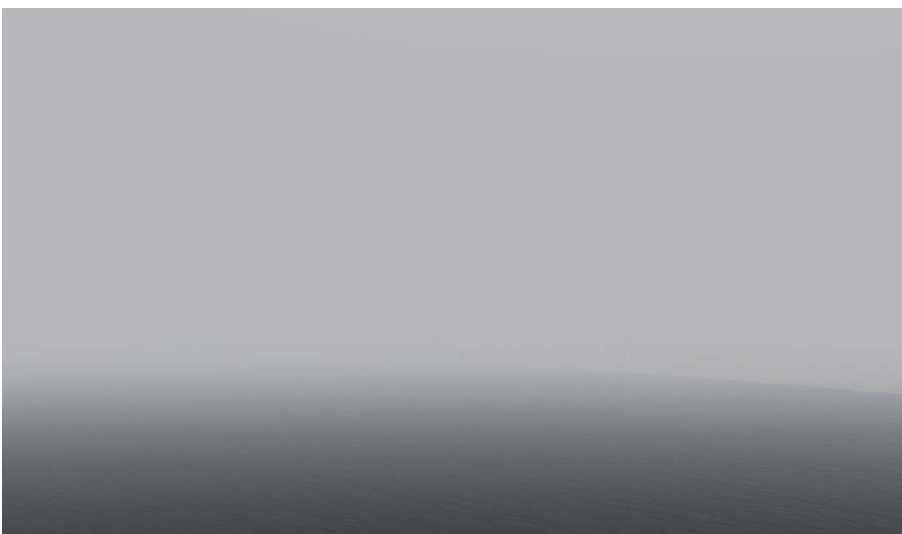
Du siehst, ich bin nahe am Original-Flug...

Du wirst unter die Wolken fliegen müssen.



Nun wirst du 150nm auf einer Höhe von 150m (500Fuss) fliegen.

Nach langem Tiefflug taucht endlich die Küstenlinie Islands auf.
Dies ist übrigens ein guter Zeitpunkt, etwas Treibstoff
nachzufüllen.

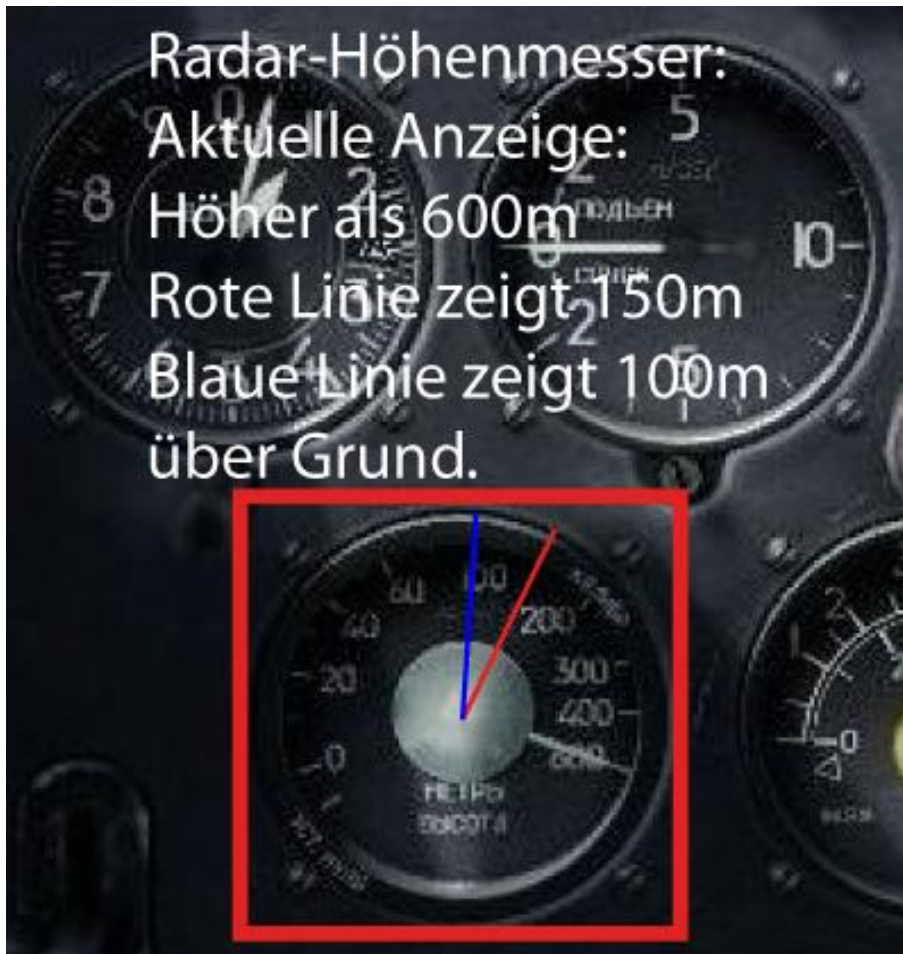


Ich empfehle, ab hier keine Flugbeschleunigung zu verwenden, denn
du wirst bis zum Zielflughafen einiges zu tun haben.

Steige etwas, sobald du über Land fliegst, verliere dabei aber besser nicht die Sicht zum Boden.

Ich empfehle einen Abstand zum Boden von etwa 100-150m (300-500Fuss).

Das Boden-Radar der An2 ist dabei sehr hilfreich:



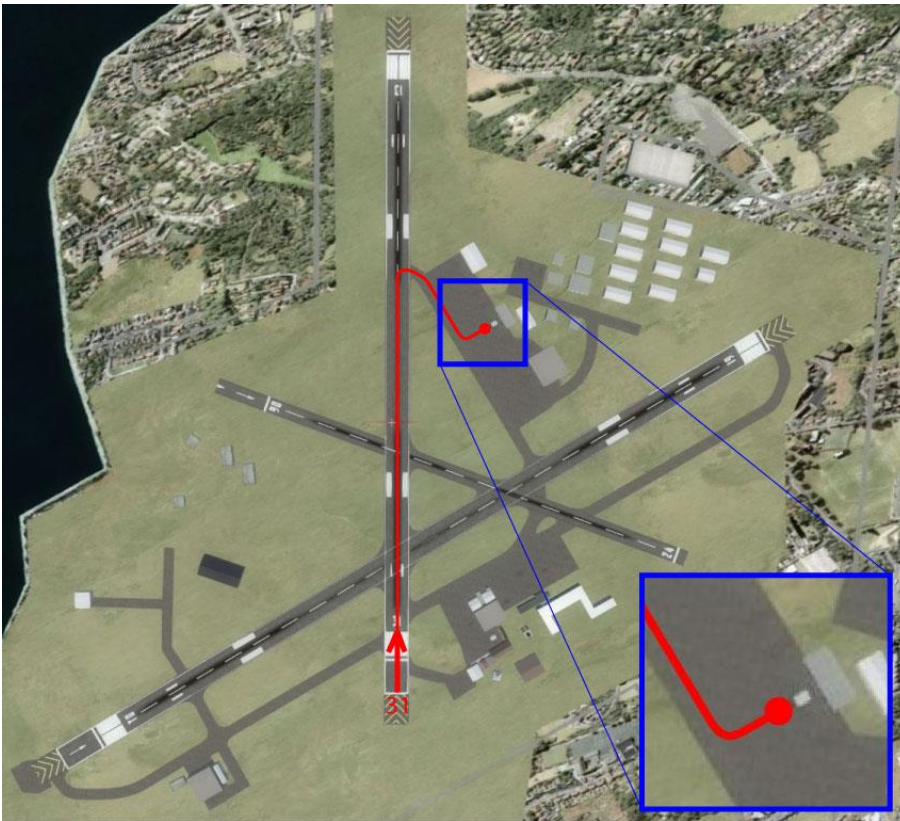
Achtung: Es werden Berge im Nebel auftauchen.
Steige dann sofort auf ca. 1700m (5500Fuss).

Du hängst nun in der Höhe im Nebel fest und wirst Hilfe von der Flugsicherung benötigen.

Keine Angst, du wirst fein zum Flughafen geleitet...

Sobald der Flugplatz näher kommt bereite dich auf die Landung (Landebahn 31) vor.

Der Tower wird dich zur Tankstelle leiten.



Die rote Linie zeigt einen möglichen Rollweg.

Ich hoffe, dir hat dieser Flug Spass gemacht, wenn ja, gib doch bitte eine Rückmeldung an p3d@andi20.ch . Auch Fehlermeldungen (Schreibfehler, falsche Angaben, usw.) an p3d@andi20.ch senden, ich freue mich über jede Rückmeldung.